

mon Budget Va G. Fran
FRANCE ET ITALIE

L'Amélioration des Relations économiques de la France et de l'Italie

par Voies ferrées reliant directement les deux pays
à travers les Alpes

RAPPORT PRÉSENTÉ AU GROUPE PARLEMENTAIRE
pour l'amélioration des Communications directes Franco-Italiennes

PAR

J. BERGE

AVOCAT A LA COUR D'APPEL DE PARIS
SECRÉTAIRE DE LA COMMISSION D'INITIATIVE

PREMIER FASCICULE

**Voies d'accès au Simplon
Voies d'accès aux Alpes Françaises**

EN DÉPOT A PARIS

A LA SOCIÉTÉ GÉNÉRALE D'IMPRESSION, 21, RUE GANNERON
OU A LA QUESTURE DE LA CHAMBRE DES DÉPUTÉS, POUR MM. LES PARLEMENTAIRES



PROVINCIA DI TORINO
BIBLIOTECA

Legato **Anselmi**

OA. - b -

630

FRANCE ET ITALIE

L'Amélioration des Relations économiques de la France et de l'Italie

par Voies ferrées reliant directement les deux pays
à travers les Alpes

RAPPORT PRÉSENTÉ AU GROUPE PARLEMENTAIRE
pour l'amélioration des Communications directes Franco-Italiennes

PAR

J. BERGE

AVOCAT A LA COUR D'APPEL DE PARIS
SECRÉTAIRE DE LA COMMISSION D'INITIATIVE

PREMIER FASCICULE

**Voies d'accès au Simplon
Voies d'accès aux Alpes Françaises**

EN DÉPOT A PARIS

A LA SOCIÉTÉ GÉNÉRALE D'IMPRESSION, 21, RUE GANNERON
OU A LA QUESTURE DE LA CHAMBRE DES DÉPUTÉS, POUR MM. LES PARLEMENTAIRES



*A Monsieur le Président et à MM. les Membres du Groupe Parlementaire
pour l'amélioration des communications directes franco-italiennes.*

MONSIEUR,

Vous avez bien voulu me faire l'honneur de me demander de présenter à votre Bureau et au groupe des 350 parlementaires adhérents à votre Comité, un rapport succinct sur l'ensemble de la question des relations par voies ferrées avec l'Italie.

Vos collègues du Piémont m'avaient également encouragé dans cette voie et m'avaient promis de m'aider.

L'œuvre n'était ingrate que par le grand nombre des intérêts en présence, intérêts parfois difficiles à concilier. Je me suis appliqué à étudier avec une rigoureuse impartialité tous les projets susceptibles de ramener sur notre territoire le trafic que le Gothard, et après lui le Simplon, nous enlèvent de plus en plus, et j'ai donné la première place à la considération des distances pour laisser un caractère documentaire à cet exposé.

Votre groupe poursuit un but éminemment patriotique auquel tous les Français applaudiront et qui consiste à faire pour les Alpes ce qu'on vient de faire pour les Pyrénées.

Il est secondé de l'autre côté de la frontière par l'énergie et l'enthousiasme de toute l'Italie du Nord, et l'on peut affirmer sans crainte qu'il y eut bien rarement une occasion plus propice de satisfaire, en supprimant les obstacles, le mouvement d'attraction réciproque des deux sœurs latines.

L'ouverture officielle, obtenue par votre Comité, des négociations entre la France et l'Italie au sujet de l'amélioration de leurs rapports directs à travers les Alpes est déjà un résultat considérable et c'est un gage précieux des volontés du gouvernement de la République.

Veuillez agréer, Messieurs, les assurances de mes sentiments respectueux et dévoués.

J. B.

Le rapprochement franco-italien, si heureux et si fécond pour l'œuvre de Paix que les gouvernements de l'Europe occidentale semblent avoir entreprise, est certainement l'événement politique et économique le plus considérable de ces dernières années.

Il succède en effet à une phase fort complexe dont les historiens ne pourront avant longtemps démêler les raisons et les secrets, et dont seuls les sentiments populaires ont pu triompher. Une communauté de pensées et de souvenirs, une affinité de races telle qu'il n'en est peut-être pas d'aussi frappant exemple entre les nations, ont ramené la France et l'Italie à mieux comprendre leurs intérêts communs et à reprendre la main dans la main, comme deux sœurs qui se retrouvent, cette lutte pour les idées de Paix et de Civilisation dont elles ont été depuis les temps les plus reculés de l'Histoire les champions les plus éclairés et les plus infatigables.

En deçà comme au delà des Alpes, sur toute l'Italie du Nord comme sur la Provence et les trois quarts de notre France, c'est le même sang qui coule dans les veines d'un même peuple. Si les Gaulois ont fondé Turin et Milan, les Romains ont fondé Lyon. Ce vieux caractère gai, sociable, spirituel et actif des habitants des deux Gaules, ne le retrouvons-nous pas des deux côtés de la frontière, avec cette fougue dans la lutte, cette témérité, cette audace et en même temps cette grandeur d'âme que Rome enseignait à ses enfants ?

Réjouissons-nous de l'effusion sincère qui rapproche aujourd'hui plus étroitement encore ce que les siècles ont uni, et félicitons-nous de voir nos frères d'Italie célébrer en ce moment même avec tant d'éclat les combats dont nous partageons la gloire.

Quelle consécration plus officielle pouvait-on espérer de cette nouvelle entente, que l'ouverture des pourparlers entre les deux gouvernements au sujet des communications à établir à travers les Alpes ? L'amélioration des routes anciennes, la création de voies nouvelles, la réforme complète du système de nos relations directes, accentueront encore, si c'est possible, l'intimité des destinées de la France et de l'Italie et consacreront définitivement cette amitié indissoluble qui n'a jamais cessé de réunir les deux peuples par-dessus les gouvernements.

Depuis longtemps déjà le besoin de ce contact plus étroit se faisait sentir, depuis longtemps cette barrière des Alpes apportait une gêne de moins en moins supportable à l'expansion naturelle des deux sœurs latines. Ouvrons une carte sur les voies d'accès en Italie, et nous ne pourrions manquer d'être étonnés de l'énorme disproportion qui existe

entre les lignes d'origine allemande et les lignes françaises. Nous semblons avoir renoncé volontairement à jouer ce rôle d'intermédiaire naturel entre l'Est et l'Ouest que la situation géographique de la France lui a si incontestablement donné.

Depuis le percement du Cenis, qui date de plus de quarante ans, et dont la maison de Savoie avait pris l'initiative, la France n'a rien fait pour pénétrer chez sa voisine par la frontière qui leur est commune et elle est devenue peu à peu tributaire des autres pays dans son trafic vers Milan. Il est temps d'y remédier. Sur les cinq voies ferrées qui traversent actuellement les Alpes, la France n'en possède qu'une. Le Gothard, le Vienne-Venise par le Sommering, la ligne du Brenner, le Simplon, que le Loetschberg va relier à Berne et à Bâle, sont autant de liens italo-germaniques auxquels nous n'avons rien su opposer, pas même une rectification convenable de notre tunnel du Fréjus.

Depuis cinquante ans, des projets de tunnel sous le Mont-Blanc ou sous le Petit-Saint-Bernard ont été mis à l'étude. A plusieurs reprises les Chambres en ont admis le principe : rien n'a été fait.

Au moment où nos voisins de la Confédération Helvétique nous demandent instamment de faire du Simplon l'axe fondamental de nos rapports avec l'Italie, il a semblé utile de condenser la question des voies d'accès à ce tunnel en traitant parallèlement la question de nos rapports directs avec notre sœur latine. Sous la rubrique de « Voies d'accès au Simplon, voies d'accès aux Alpes françaises », nous parlerons des divers projets qui ont été mis en avant par la politique du Simplon et dont quelques-uns serviraient de voies d'accès à la frontière franco-italienne, c'est-à-dire à une nouvelle trouée alpestre. Nous y parlerons du Frasnè-Vallorbe qui améliore la route de Lausanne en évitant Pontarlier, du Lons-le-Saunier-Genève, improprement appelé projet de la Faucille, objet de controverses si nombreuses ; nous y parlerons du Saint-Amour-Bellegarde ou Saint-Amour-Valleiry, vers la rive française du Lac Léman ; du Moutiers-Granges ou Moutiers-Dotzigen, pour relier Bâle à Berne dans la direction du Loetschberg. Très impartialement nous jugerons tous ces projets par leurs raisons économiques et leurs statistiques ; mais nous nous excusons d'avance de montrer notre préférence pour les solutions vraiment françaises du problème si délicat des relations commerciales anglo-franco-italiennes, c'est-à-dire pour les solutions qui nous permettent le plus d'ignorer la Suisse.

Une deuxième partie sera consacrée aux relations économiques franco-italiennes, à notre tunnel du Cenis, et à divers projets de trouées alpestres comme le tunnel du Petit Saint-Bernard et le tunnel de Briançon-Oulx. En dernier lieu nous parlerons de la percée du Mont-Blanc.

Note préliminaire sur les distances réelles et virtuelles.

Il sera souvent parlé ici de distances réelles et de distances virtuelles. La distance réelle est la distance kilométrique. La définition de la distance virtuelle est plus complexe. Les déclivités d'une voie ferrée, pentes et courbes, entraînent des frais supplémentaires d'exploitation ; la marche des trains est moins rapide, il faut plus de combustible, les rails et la voie ont besoin d'un entretien plus fréquent ; le nombre des locomotives devra augmenter sans aucun doute par rapport à la longueur du train et il faudra par conséquent plus de convois, plus de matériel et plus de personnel. Ces frais d'exploitation, auxquels s'ajoute naturellement une durée de parcours plus ou moins grande, amènent au calcul des distances virtuelles. On traduit les déclivités en kilomètres, au moyen de formules diverses, et on les ajoute à la distance. En prenant par exemple, une des formules les plus employées :

1 kil. réel = 1 kil. virtuel s'il n'y a pas de déclivités supérieures à 5 millimètres.

1 kil. réel = 2.124 mètres si la pente est de 20 mil.

1 kil. réel = 2.775 mètres si la pente est de 25 mill.

Il s'ensuit qu'un parcours qui comprendrait 2 kil. sans déclivités, ou du moins avec des déclivités inférieures à 5 mill. suivies d'un kilomètre avec 20 % de pente et d'un kilomètre avec 25 % de pente, aurait :

En distance réelle : 4 kil. ;

En distance virtuelle : 6.899 mètres.

La manière même de calculer ces distances virtuelles montre bien qu'elles sont une base indispensable, une commune mesure à laquelle il importe de ramener tout tracé. Ce n'est point en effet seulement par des principes de géométrie et de mécanique que l'on peut mesurer exactement le supplément afférent aux déclivités. On s'adresse aux statistiques. En comparant les résultats d'exploitation de deux lignes de profils inégaux, et en tenant un compte précis des conditions d'exploitation de l'une et de l'autre, on peut déduire facilement l'influence des déclivités sur le total des dépenses.

De là l'importance capitale des distances virtuelles : 1° pour le trafic « voyageurs » à cause de la durée du parcours, car sur deux distances égales, cette durée dépend du profil de la route ; 2° pour le trafic « marchandises », à cause des frais d'exploitation.

C'est purement en effet par un besoin d'uniformité et de simplicité que la distance-tarif a été adoptée pour les marchandises. Elle ne cor-

respond nullement, dans la pratique, à cette variété infinie des difficultés de transport, sur les diverses lignes d'un même réseau.

Prenons sur la carte des chemins de fer un exemple typique qui est au cœur de la région qui nous intéresse. Pour aller de Bourg à Bellegarde, nous avons 64 kil. par Nantua, et 114 kil. par Ambérieu et Culoz, soit presque le double. Or, tout le service international « voyageurs » est dirigé sur ce dernier trajet, plus court en durée quoique plus long en distance de 50 kil., et ce qui semble plus étonnant encore, la Compagnie P.-L.-M. trouve intérêt à faire suivre cette route de 114 kil. à la plupart des marchandises elles-mêmes, quoiqu'elles ne soient taxées que pour les 64 kil. de ligne de Nantua (1). Il est facile de tirer des conséquences. Sur une excellente voie, presque entière en quasi paliers, les Compagnies ayant des frais d'exploitation bien moindres pourront diminuer artificiellement le nombre de kilomètres, surtout si la concurrence l'exige. Le P.-L.-M. français compte 160 kilomètres de Cetté à Marseille, au lieu de 181, 36 kilomètres de Chalon-sur-Saône à Montchanin, au lieu de 46, etc... Le Midi compte 33 kilomètres de Lodève à Lunas au lieu de 80, etc. Bien au contraire, si les déclivités s'accumulent, ces mêmes Compagnies ne pourront couvrir leurs frais d'exploitation et maintenir les proportions des recettes et des dépenses qu'en majorant artificiellement la longueur de la voie déclive.

C'est ainsi que la route de Brigue à Iselle est comptée 44 kil. au lieu de 22, à cause du Simplon. De même, la Compagnie du Gothard ajoute 64 kil. au trajet de Lucerne à Chiasso, via Lugano et 54 kil. au trajet Lucerne-Pino vers le Lac Majeur (2). Si on ajoute à cela que les tarifs suisses pour la plupart des marchandises, sont de 10 % supérieurs aux nôtres, par suite des frais d'exploitation, on voit quel intérêt présentent pour la France les projets de ligne que nous verrons plus loin. Ces projets en effet non seulement raccourcissent en kilomètres les distances vers l'Italie, mais encore présentent un profil nettement supérieur aux lignes du Simplon et du Gothard. Loin de voir augmenter artificiellement le nombre de kilomètres, les Compagnies françaises pourront au contraire l'abaisser très sensiblement pour les besoins de la concurrence et établir sur Paris-Milan, Calais-Milan et Bruxelles-Milan, un véritable record de distances réelles et virtuelles.

(1) De même les marchandises de Marseille-Genève sont comptées par Grenoble (469 kil.) et passent par Lyon (517 kil.).

(2) Le P.-L.-M. augmente également de 14 kilomètres artificiels le trajet de Saint-Michel à Modane. Pour le Gothard, ces majorations vont être diminuées à la suite de l'entente internationale qui a réglé les conditions du rachat.

PREMIERE PARTIE

VOIES D'ACCÈS AU SIMPLON. — VOIES D'ACCÈS AUX ALPES FRANÇAISES.

LES ROUTES ACTUELLES.

Des deux voies françaises qui nous mènent vers le Simplon, avant le percement du Lœstchberg, l'une, la ligne de Pontarlier, est impropre au grand trafic international sans des rectifications diverses dont la plus courte est Le Frasne-Vallorbe ; l'autre, la ligne de Bourg-Culoz-Bellegarde, route principale jusqu'à Culoz de notre tunnel du Cenis, n'a jamais eu et ne pourra jamais avoir le caractère de voie d'accès au Simplon.

LA CONVENTION DE 1902.

Quand la Convention particulière du 14 octobre 1902 eut engagé la Compagnie du P.-L.-M., mais non le gouvernement français, envers la Compagnie du Jura-Simplon, pour la construction du Frasne-Vallorbe, Lausanne n'eut de cesse qu'elle n'ait fait accorder au P.-L.-M. par les Chambres fédérales le tronçon suisse de la nouvelle ligne. Elle allait réaliser en effet, par cela même, ce rêve formé depuis longtemps de devenir sans conteste possible la porte du trafic français.

L'un des meilleurs orateurs vaudois, M. Secrétan, résumait en ces mots devant les Chambres la pensée de tous ses compatriotes, le jour où l'on discutait la convention :

« Si nous refusons à la France de lui ouvrir la porte de Vallorbe à laquelle elle heurte, qui nous dit qu'elle n'en cherchera pas une autre? Elle peut en trouver une à Saint-Gingolph (1) et si à Saint-Gingolph nous lui opposons des difficultés, elle peut chercher ailleurs encore ; un tunnel sous le Mont-Blanc lui permettrait d'entrer en Italie sans passer par chez nous en aucune façon. »

Toute la politique suisse, depuis 1901, est dans ces deux phrases. Toute la campagne de Genève et de Lausanne, auprès des Chambres fédérales pour appuyer les projets qui les intéressent, via Simplon, consiste à déployer devant elles la carte de l'Europe et à leur montrer du

(1) Passage de la rive française du Lac Léman.

doigt, sans bruyants commentaires, les 300 kil. des Alpes franco-italiennes.

De-ci de-là, quelques indiscretions, comme celle de M. Secrétan, viennent évoquer d'une façon plus précise, devant les Gothardistes, « l'autre danger » et leur faire oublier la percée du Monte-Léone (1).

L'INTÉRÊT FRANCO-ITALIEN CONTRE L'INTÉRÊT SUISSE.

Le point de vue français et italien est d'une telle clarté, d'une telle évidence politique, qu'il a fallu au gouvernement de Berne des prodiges d'habileté et disons-le aussi, d'activité exemplaire pour nous aiguiller dans un sens contraire à nos intérêts, et nous faire un instant désirer le Frasnè-Vallorbe. Nous avons à vol d'oiseau 300 kil. de frontière avec l'Italie, un excellent passage, la voie du Mont-Cenis, susceptible encore d'améliorations importantes, tant du côté français que du côté italien ; nous avons des projets étudiés à fond pour d'autres tracés, des capitaux offerts pour les réaliser avec le concours de l'Etat, pourquoi dès lors ferions-nous d'une voie située en Suisse l'axe fondamental de nos rapports avec notre sœur des Alpes ?

Est-ce que notre frontière alpestre serait trop au Sud des routes internationales ? Non point, la ligne droite Paris-Rome ne rencontre aucune montagne suisse. Les améliorations projetées, soit au Cenis, soit à l'ensemble des communications directes avec l'Italie, laisseraient-elles quand même nos voies dans des conditions défavorables vis-à-vis du Simplon et du Gothard ? Non encore ; nous allons voir qu'elles auraient l'avantage sur toute la ligne. Trouvons-nous des difficultés du côté italien ? Plus d'empressement au contraire que du côté français. Qu'attendons-nous alors ?

En communiquant par le Simplon la France et l'Italie sont tributaires de la Suisse sur 205 kil. de voies ferrées, et par le Gothard sur 325 kil.

Que de millions annuels représentent ces 530 kil. de transit franco-italien, et que de tunnels on pourrait percer en capitalisant de pareils intérêts !

Il y a près de 200 kil. sur l'arc de cercle des Alpes entre le Simplon et le Mont-Cenis, il n'y en a plus que 50 entre le Simplon et le Saint-Gothard ; et que d'autres voies plus rapprochées encore les unes des autres franchissent les Alpes entre le Gothard et la mer !

Qu'avons-nous fait contre un pareil état de choses ? A 140 kil. du Cenis, mais au Sud, nous avons tracé le Coni-Nice, mais nous oublions le Cenis lui-même dont il faut conserver et augmenter la zone cliente, et nous fermons volontairement les yeux sur le sacrifice à faire plus au Nord vers le massif du Mont-Blanc. Tout l'avenir du trafic anglo-franco-italien dépend de cette percée nouvelle.

(1) Massif du Simplon.

HISTORIQUE DU FRASNE-VALLORBE ET DES NÉGOCIATIONS FRANCO-SUISSES.

Après la convention du 14 octobre 1902, convention passée entre Compagnies, le Conseil Fédéral, nous croyant lié, se crut désormais le maître de la question et il envoya de véritables ultimatums au gouvernement français pour l'exécution du Frasne-Vallorbe. Celui-ci prit ombrage de tant de hâte, il n'avait point donné sa parole ; il la réserva. Au sein de la Confédération Helvétique, une querelle intestine allait s'élever écartant pour de longs mois le danger qui nous menaçait.

GENÈVE CONTRE LAUSANNE.

La Chambre de commerce française de Genève et avec elle tout le canton préconisaient, en effet, une ligne venant de Lons-le-Saunier, appelée la ligne de la Faucille. C'était leur vœu le plus ardent, le plus cher et le plus immédiat de leurs désirs, et ils travaillaient sans relâche à le mettre en œuvre. Les représentants de Genève aux Chambres n'avaient donné leur vote à la concession du Frasne-Vallorbe qu'à la condition expresse qu'on les aiderait pour la Faucille. Mais le Conseil Fédéral ne tenait plus ses promesses. Par deux fois le canton de Genève lui demandait de transmettre à la France une offre de 20 millions comme subvention au Lons-le-Saunier-Genève, et par deux fois le Conseil Fédéral avait refusé son consentement indiquant comme « volonté expresse des Conseils législatifs » « que la construction du Frasne-Vallorbe soit assurée avant que l'on aborde l'examen d'autres projets raccourcissant les lignes d'accès au Simplon » (1).

LA POLITIQUE SUISSE NOUS ENTRAINE VERS LE SIMPLON.

Quel était donc l'avantage que les chemins de fer fédéraux pouvaient trouver à la Convention du 14 octobre ? Quel puissant levier les amenait ainsi à sacrifier les intérêts et à repousser les demandes d'une des plus importantes villes de la Confédération ? Tout le trafic du futur Frasne-Vallorbe pour lequel ils offraient une subvention déguisée de 6 millions, ne venait-il pas déjà en Suisse via Pontarlier ? Le nombre de kilomètres sur les rails de la Confédération s'augmentait-il de quelques unités ?

C'était déjà sans doute un grand succès d'amener la France à raccourcir le trajet sur son territoire dans la direction du Monte-Leone pour porter un préjudice de plus à notre tunnel du Cenis et surtout à la route française de Genève par Bourg et Culoz. Mais à vrai dire, on devait trouver ailleurs un intérêt suisse plus puissant encore, et plus immédiat. Il fallait faire engager définitivement et dans le plus bref délai nos Compagnies françaises, et derrière elles l'Etat, dans la question des voies d'accès au Simplon. L'acceptation de la France faisait des che-

(1) Documents IV.

mins de fer fédéraux l'arbitre des relations commerciales anglo-franco-italiennes. La Suisse devenait plus que jamais la plaque tournante des voies ferrées internationales. Or, il était trop clair que si l'Allemagne ne pouvait sur ce point se passer de la bonne volonté des Suisses, la France, elle, pouvait, le jour où elle voudrait en faire l'effort, créer une excellente voie autonome à travers les Alpes. Déjà en 1874, en 1880 et 1881, l'idée d'une trouée nouvelle, acceptée par les Chambres françaises, avait fait échouer les demandes de subventions en faveur du Simplon (1) (Rapport Cézanne, 28 mai 1874, Rapport Brossard, 12 juillet 1881). Il ne fallait donc pas qu'un concurrent du Frasnè-Vallorbe, fût-il cent fois meilleur, vienne retarder son exécution. Tout le long des Alpes franco-italiennes et des deux côtés à la fois, les populations se remuaient. Des groupes politiques se formaient, et l'on parlait de nouvelles communications à travers les Alpes. Ce cauchemar troublait la quiétude des cantons et en particulier du canton de Vaud qui s'était saigné à blanc pour le Simplon et qui tenait sa récompense au bout du Frasnè-Vallorbe (2).

C'est pourquoi les Suisses se hâtaient. Déjà le Jura-Simplon avait obtenu pour la Compagnie P.-L.-M. la concession des 1.200 mètres à construire sur le territoire suisse. Déjà nos voisins du Jura avaient commencé le doublement de leur ligne et les travaux de la gare de Vallorbe; mais il manquait la concession de la partie française, c'est-à-dire le principal.

L'OPINION FRANÇAISE ARRÊTE LA CONCESSION DU FRASNE-VALLORBE.

C'est qu'on avait à lutter d'une part contre l'Opinion, orientée de plus en plus vers l'amélioration de nos rapports directs avec l'Italie, contre l'Opinion qui voyait une voie d'intérêt suisse réduisant notre part de trafic à 460 kil., se substituer aux 680 kil. de la voie du Mont-Cenis pour Paris-Milan. On avait à lutter contre la clairvoyance de nos hommes politiques des départements frontières, et aussi contre les partisans français du Lons-le-Saunier-Genève qui, par leurs écrits, leurs conférences et leurs discours aux tribunes des Chambres, battaient en brèche la Convention du Jura-Simplon et du P.-L.-M.

Pontarlier, d'autre part, suppliait pour sa gare internationale dont Vallorbe allait ravir toute l'importance, et, brochant sur le tout, les capitaux et les ingénieurs français s'alliaient aux puissants intérêts particu-

(1) A l'Assemblée nationale 123 membres avaient proposé en vain pour le Simplon une subvention de 48 millions. Plus tard en 1881, on avait proposé, sans plus de succès, une subvention annuelle de 5 millions pendant 10 ans.

(2) Le canton de Vaud a subventionné le Simplon de 4 millions. Cela paraissait naturel avant que le percement du Lœstchberg ne fût en projet, Lausanne semblait alors le passage obligé de tout le trafic entre l'Italie d'une part, la Suisse romande, la France et la Mer du Nord de l'autre. La ville de Lausanne avait ajouté un million, soit au total 5 millions pour le canton au lieu que le canton de Berne ne donna qu'un million, Genève 1 million et la Confédération Suisse 4 millions 1/2.

liers du canton de Berne pour commencer à travers les Alpes bernoises un tunnel qui menaçait de reporter de Lausanne à la capitale de la Suisse la porte d'entrée du grand trafic international. Après le Loetschberg (1), le projet du *Mont-d'Or* (2) se trouvait bon dernier sur la route du Simplon et n'avait plus comme justification qu'une économie de moins de 7 kilomètres (3) à opposer à l'attrait du canton de Berne et de l'Oberland.

INCONVÉNIENTS ET AVANTAGES DU FRASNE-VALLORBE.

Quels sont ses inconvénients et ses avantages ? Quelles chances peut-il avoir encore de trouver grâce auprès du gouvernement français et des Chambres ? Nous allons rapidement l'examiner.

Comme avantages, il abrège la route sur Lausanne de 17 kil. entre Dijon et Vallorbe, il est la voie d'accès au Simplon qui coûte le moins, enfin son profil est légèrement meilleur que celui du circuit par Pontarlier, son point culminant est abaissé de 1.012 mètres à 894 mètres, et il substitue des déclivités de 15 0/00 à celles de 25 0/00 existant entre Pontarlier et Vallorbe (4).

Le rayon minimum des courbes est porté à 400 mètres au lieu de 300 et il n'y aura comme ouvrages d'art que 3 ponts de faibles dimensions sur le Doubs et 4 tunnels dont le plus long ne dépasse guère 6 kilomètres.

Les inconvénients sont nombreux ; tout d'abord l'amélioration projetée est insuffisante, cette ligne de Pontarlier étant légendaire par son irrégularité et ses accidents. Le nouveau tracé n'évite qu'à moitié les difficultés de la route ancienne. Par un phénomène singulier, la neige est beaucoup plus abondante et beaucoup plus fréquente dans le Jura que dans la région des Alpes. Elle s'accumule dans les vallées ; les trains sont bloqués à tout instant et des retards se produisent qui durent non plus des minutes mais des heures, entraînant même la suppression complète du train. Écoutons les doléances d'un habitué de la ligne, ancien président d'une importante Chambre de commerce :

« J'ai fait une enquête sérieuse sur les conséquences de la chute de la neige à un moment où son importance n'avait rien d'anormal ni pour l'époque ni pour la région du Jura dans laquelle elle s'est produite ; en voici les résultats :

(1) Le Loetschberg rattachera à la fois Berne, Bâle et la Compagnie Française de l'Est au Simplon.

(2) Massif que doit traverser le Frasne-Vallorbe.

(3) Le Loetschberg raccourcira de 10 kilomètres la distance Pontarlier-Milan. Le Frasne-Vallorbe ne raccourcirait que de 7 kilomètres de plus, soit 17 kilomètres.

(4) Un avantage d'ordre financier c'est que le Frasne-Vallorbe est susceptible de deux améliorations qui peuvent se faire séparément et en leur temps, suivant l'échelonnement des crédits ; ce sont le Mouchard-Frasne et le Vallorbe-Bussigny. On peut ainsi partager en trois parties l'amélioration totale du tracé par le Mont-d'Or sans qu'aucune des parties entraîne l'exécution obligatoire des autres. Disons toutefois que l'amélioration Mouchard-Frasne produit un allongement de près de 10 kil. ce qui diminue l'intérêt de tout le projet.

1° Interruption de la circulation complète pendant plus de vingt heures, au commencement de janvier ;

2° Durant le mois, suppression de treize trains de voyageurs, par suite d'interruption partielle ou totale des communications entre Dôle et Pontarlier et de cinquante trains réguliers de marchandises. De plus, quatre trains sont tombés en détresse en pleine voie et n'ont pu être dégagés qu'au moyen de renforts énergiques et de longs efforts ;

3° Pilotages fréquents et prolongés avec circulation sur voie unique ;

4° Plus de quarante trains ont subi des retards sérieux, dont quelques-uns ont atteint jusqu'à quatre heures ;

5° Pendant treize jours, la composition des trains de voyageurs et de marchandises a dû subir des réductions de charges souvent considérables et six trains ont été dédoublés pour aborder la rampe Andelot-Pontarlier ;

6° Pendant le mois et pour la gare de Mouchard seulement, quarante trains ont manqué la correspondance par suite de retards ou de suppression ;

7° Trente-deux trains supplémentaires ont dû être établis pour débarrasser, après la reprise de la circulation, les gares de Dijon, Andelot et Pontarlier des marchandises qui s'y étaient entassées en dehors de celles que l'on avait détournées par d'autres voies ;

8° Enfin, il faut tenir compte des dépenses considérables causées par les avaries de matériel, le déblaiement des neiges, etc., et du préjudice causé au commerce par les retards des marchandises.

Ce bilan ne concerne que le côté français, mais il a dû en être de même sur le versant suisse où, pour ne citer qu'un exemple, un train express, contenant 54 voyageurs, est resté bloqué pendant toute une nuit, près de la station de Croy, à 754 mètres d'altitude seulement.

LE FRASNE-VALLORBE NE SUPPRIME PAS LES DIFFICULTÉS DE LA VOIE DE PONTARLIER.

Le Frasne-Vallorbe passerait moins haut, mais les mêmes obstacles surgissent sur la plus grande partie du parcours. De Mouchard à Frasne, d'ailleurs, nous laissons les déclivités de 20 0/00 que nous avons supprimées entre Pontarlier et Vallorbe, et nous les retrouvons encore entre Vallorbe et Dailliens. Il faudrait, pour que la ligne fût parfaite, allonger de près de 10 kil. le premier tracé et dépenser environ le double. Les partisans du projet allèguent bien que des pentes de 25 millimètres existeront toujours à la sortie du Simplon sur la descente de Domodossola, mais il s'agit là de difficultés localisées sur 18 kil. et que la traction électrique pourra vaincre au lieu que c'est disséminées sur plus de 120 kil. que la voie de Vallorbe les rencontrera.

Outre cela les mêmes obstacles à prévoir du côté des conditions atmosphériques subsistent en entier dans l'amélioration proposée ; même région, même climat, même neige. Dans ces conditions, la ligne paraît peu propice à un grand trafic international qui exige à la fois des conditions de régularité tant pour les voyageurs que pour les services postaux, de rapidité et de confortable que le Frasne-Vallorbe ne lui offre pas.

Ce n'est pas tout, des trois voies d'accès au Simplon le plus souvent considérées (les deux autres étant le Lons-le-Saunier-Genève et le Saint-Amour-Bellegarde), le Frasne-Vallorbe est la plus désavantageuse quant au nombre de kilomètres sur rails français, la plus éloignée des départe-

ments du Centre et du bassin de la Loire, la moins intéressante pour les ports de l'Atlantique ; en un mot elle est trop au nord et trop à l'est pour que l'ensemble du pays y trouve un véritable avantage.

LE FRASNE-VALLORBE N'EST PAS UNE VOIE D'ACCÈS AUX ALPES FRANCO-ITALIENNES.

Son adoption, à l'exclusion des autres, enlèverait tout espoir au canton de Genève, comme d'ailleurs à la Haute-Savoie, d'être reliés un jour d'une manière convenable à Paris et aux lignes du Nord. Et par cela même, le Frasne-Vallorbe qui aboutit au-dessus de Lausanne est l'ennemi des voies d'accès aux Alpes françaises. Les 60 millions que coûterait la rectification complète de la ligne de Pontarlier sont 60 millions perdus pour la ligne franco-italienne dont la nécessité devient évidente et qui se fera *un jour ou l'autre*, on ne peut en douter. Bien plus, tout ce qu'on dépensera pour le Frasne-Vallorbe sera dépensé contre les projets éminemment français des tunnels du Mont-Blanc ou du Petit Saint-Bernard, car cette voie est purement la voie du Simplon, une voie d'intérêt suisse, sans que nous puissions avoir espoir comme pour la Faucille et le Saint-Amour-Bellegarde qu'elle serve jamais au système des voies directes franco-italiennes ; sa mise à exécution, en fortifiant le système du Simplon, diminue dès lors l'avantage de la future trouée alpestre par rapport aux routes du Monte-Leone et du Gothard, sans aucune compensation pour les intérêts français.

Si nous ajoutons à cela que le Frasne-Vallorbe est le plus éloigné du Rhône et du Canal du Centre, et qu'ainsi il satisfait assez mal à la nécessité pour les grandes routes du trafic franco-italien de se trouver reliées à nos voies navigables (1) dans des conditions parfaites, nous voyons combien était légitime l'hostilité qu'il a rencontrée en France, et combien nos voisins du Jura ont dû dépenser de diplomatie pour le garder en tête du programme et le faire passer un instant comme la plus française de nos voies d'accès au Simplon.

LE LOESTCHBERG LUI A PORTÉ LE DERNIER COUP.

Mais si le Frasne-Vallorbe avait pu un instant réunir bien des suffrages avant le percement du Loestchberg, il perdait avec celui-ci, comme nous l'avons vu, la plus grande partie de son intérêt. Inférieur aux autres voies pour la direction de Genève et de la rive gauche du lac Léman, inférieur, grâce au Loestchberg, au passage de Delle par la Compagnie de l'Est, inférieur enfin aux passages projetés à travers

(1) La soudure existe, il est vrai, à Dôle, non loin de l'intersection du Canal de Bourgogne et de la Seine, mais la gare d'eau de Dôle est loin de présenter par exemple les avantages de celle de Chalon-sur-Saône, comme nous le verrons plus tard en étudiant le Saint-Amour-Valleiry, voie d'accès au Mont-Blanc.

les Alpes, même dans la direction de Milan, il ne gardait plus que l'intérêt d'une solution d'attente, le moyen d'éviter un plus grand effort.

LA POLITIQUE DU GOUVERNEMENT FRANÇAIS VIS-A-VIS DU FRASNE-VALLORBE.

L'importance que les Suisses y attachaient commença à ouvrir les yeux au Gouvernement français ; on s'aperçut dès lors que la Convention de 1902 nous entraînait contre nos intérêts à une coûteuse demimesure et qu'on voulait nous faire souscrire coûte que coûte à un contrat qui engageait maladroitement tout le fond de la question, à une solution bâtarde qui rejetait dans un avenir lointain la solution de nos rapports directs avec l'Italie. Ce n'est point que notre gouvernement rejetât d'emblée le Frasne-Vallorbe ; il l'examina au contraire sous tous ses aspects et étudia parallèlement avec la Suisse le moyen d'en faire une voie internationale, propre au grand trafic ; mais il se heurta à la résistance des autorités fédérales.

L'insuffisance du projet primitif lui paraissait telle qu'il avait proposé successivement le La Joux-Vallorbe, puis le Mouchard-Vallorbe suivi en Suisse du Vallorbe-Bussigny. Ce fut le sujet des négociations d'octobre 1903.

La Suisse était pressée, l'ambassadeur de France apporta la réponse négative que le Conseil Fédéral opposait à des améliorations nouvelles. Il voulait le Frasne-Vallorbe tel que le P.-L.-M. l'avait accepté comme si la signature de cette Compagnie avait engagé le gouvernement français, et il ne resta à celui-ci qu'à répondre, comme il le fit, que n'étant pas partie contractante à la convention du 14 octobre, il conservait toute sa liberté d'action.

Une nouvelle politique allait commencer en France.

La Commission parlementaire instituée dès le 15 juin 1901 par M. Baudin, ministre des Travaux Publics dans le Cabinet Waldeck-Rousseau, pour l'étude des voies d'accès au tunnel du Simplon, s'était prononcée avec une certaine hésitation pour le Frasne-Vallorbe avec un raccord Labarre-Arc Senans. Cette consultation n'avait satisfait personne et M. Trouillot, dans le Cabinet Combes, avait prescrit une enquête auprès des Chambres de commerce. M. Maruéjols, ministre des Travaux Publics, se rendit en Suisse et le résultat de son voyage fut la transformation du Frasne-Vallorbe qui devenait le Mouchard-Bussigny dans les plans du Gouvernement français.

Le refus que nous fit la Suisse de consentir à un nouveau sacrifice de quelque nature que ce soit amena naturellement la fin des négociations et permit au Cabinet Rouvier de remettre tout en question. Ce fut d'une part M. Gauthier qui reprenait dans la Presse l'idée du Mont-Blanc ; ce fut ensuite M. Trouillot, dans le même Ministère, déclarant que le droit strict de la France et de l'Italie était d'étudier en paix

indépendamment de toute influence suisse le système de nos communications directes.

Le Conseil Fédéral, à la date du 1^{er} avril 1905, avait envoyé une note au Gouvernement français dont le passage substantiel n'était qu'une mise en demeure : « D'après les renseignements qui nous sont parvenus, disait-il, on aurait manifesté à nouveau, dans les sphères ministérielles, l'intention de reprendre avec la Suisse les pourparlers sur l'ensemble des lignes d'accès au Simplon. Afin d'éviter tout malentendu, le Conseil Fédéral croit devoir rappeler qu'il maintient formellement et sans réserve son approbation à la percée du Jura par le Mont-d'Or..... et qu'il ne peut entrer actuellement en négociation sur aucun tracé. »

Le spectre du Mont-Blanc allait tout remettre au point. Notre ambassadeur, M. Raindre, demandait au Conseil Fédéral en janvier 1906, une première fois au nom du ministre des Travaux Publics, une deuxième fois au nom du Gouvernement tout entier, de vouloir bien étudier impartialement les divers objets proposés en France. Genève à son tour insistait d'une manière pressante : « *Tous pour un*, disait-elle, mais aussi *un pour tous* doit rester la devise de nos cantons », et elle réclamait le Lons-le-Saunier-Genève.

HISTORIQUE DE LA FAUCILLE.

Elle avait fait de nombreuses étapes, cette route de Genève, depuis le moment où la Compagnie du P.-L.-M., en 1886 avait chargé ses ingénieurs de faire l'étude technique d'une percée du Jura ! La route proposée alors partait de Saint-Laurent pour passer sous le Col de la Faucille (1), d'où le nom du projet actuel qui est plutôt le Lons-le-Saunier-Genève.

LE PREMIER PROJET EST PEU COÛTEUX MAIS SANS INTÉRÊT RÉEL.

Les premiers résultats furent défavorables ; le tracé était mal choisi, les altitudes trop élevées, les déclivités trop fortes et trop nombreuses. Quand la Chambre de commerce française de Genève voulut entrer en campagne en 1897 et demanda l'exécution du tracé, M. Noblemaire (2)

(1) Le premier tracé devait coûter 36 millions avec un tunnel sous le col de la Faucille de 3.600 mètres, il ne s'agissait que d'un tronçon de 46 kil. de Morez à Gex et Genève. On aurait quitté à Andelot la ligne de Pontarlier en utilisant vers Genève les 54 kil. de la ligne d'Andelot à Morez. Malheureusement, cette dernière ligne est absolument impropre à un trafic intense.

(2) Adversaires et partisans de la Faucille ont voulu tour à tour se servir des témoignages de la Compagnie du P.-L.-M. et en particulier des paroles de son ancien directeur M. Noblemaire. Celui-ci a été plutôt hostile à la Faucille, aussi longtemps du moins que le projet n'a pas pris en évitant le territoire suisse, le caractère nouveau qu'il a aujourd'hui de voie d'accès aux Alpes françaises. Dans son rapport du 15 janvier 1901, M. Noblemaire a prononcé quelques mots favorables à la Faucille mais sous forme d'interrogation. Il faut aller à la fin du mémoire pour trouver la

publia un rapport très documenté préconisant plutôt le Saint-Amour-Bellegarde, comme voie d'accès au Simplon, et rejetant la route de la Faucille comme imparfaite et pleine de difficultés.

L'Association pour le percement de la Faucille formée à Genève en 1899 étudia alors un nouveau tracé beaucoup plus coûteux, sans doute, mais d'un profit réellement supérieur. La Compagnie P.-L.-M. le jugea plus intéressant, tout en montrant les difficultés, et ce projet devint peu à peu le tracé définitif du Lons-le-Saunier-Genève tel qu'on nous l'offre aujourd'hui.

LE TRACÉ ACTUEL.

Partant de Lons-le-Saunier, la voie projetée longe les coteaux par un grand circuit et atteint Revigny après un tunnel de 700 mètres. Elle passe ensuite sous le plateau de Nogna par un souterrain de 6.400 m., et au lieu de suivre l'Ain elle remonte presque jusque vers Meussia pour pénétrer sur une longueur de 11.400 m. sous le plateau de Valfin et les vallées de Leschères et de Ronchaud. La voie retombe alors sur Saint-Claude par la vallée de la Bienne, entre dans le vallon de Flumen, et pénètre dans un grand tunnel de 15.200 m. sous le Crêt de la Neige, les Moussières et le Brayon et sous les vallées de la Valserine et de Lamoura. De la sortie du tunnel, un peu au-dessous de Crozet, on rejoint Meyrin, par une légère courbe, pour arriver à Genève-Cornavin, au 79^e kil. Au total, 8 tunnels de moins de 1.100 m. un de 6.400 m. et deux plus longs, de 11.400 m. et 15.200 m. La voie comporte en outre un viaduc de 56 m. de hauteur sur la Bienne à Saint-Claude.

LES AVANTAGES DE LA FAUCILLE.

Le plus important des avantages de la Faucille et sa véritable raison d'être, c'est de ramener le parcours de Paris à Genève à 488 kilomètres et cela par une route qui permet les plus grandes vitesses, alors qu'il faut compter aujourd'hui 605 kilomètres par la route sinueuse de Bourg et Culoz. Les relations de la Suisse romande avec l'Angleterre se fai-

réponse à la question de M. Noblemaire et il n'admettait la Faucille que « si nos voisins prennent à leur charge la plus grande partie de la dépense de 120 millions à laquelle est évaluée la construction de la ligne ». Le 21 février 1905 à une séance de la Société d'Economie Politique Nationale l'ancien directeur du P.-L.-M. fut beaucoup plus pessimiste encore et il rappelle ce qu'il dit depuis deux ans au Comité de Genève : « Il ne convient pas que des hommes de valeur passent leur vie à s'hypnotiser devant des morts ou à essayer de les galvaniser ; morte est la Faucille, cherchez pour vos intérêts une autre direction ». Il s'agissait de la Faucille comme voie d'accès au Simplon et à ce titre elle était nettement inférieure au Frasnè-Vallorbe, à cause de son coût énorme.

sant par Paris et Laon, c'est-à-dire par Dijon, le raccourci est le même entre Genève et Londres (1).

Cet avantage est si considérable qu'on a pu dire, avec un semblant de raison, qu'il était le seul et que Genève dès lors devait payer tous les frais. Et pourtant la ligne de la Faucille, considérée comme voie du Simplon, avait des qualités qu'on doit reconnaître, d'autant plus que ces qualités subsistent aujourd'hui en grande partie dans la Faucille route du Mont-Blanc, évitant le territoire suisse, et lui permettent d'entrer en ligne avec le Saint-Amour-Valleiry comme voie d'accès aux Alpes françaises.

Son profil est excellent, avec ses déclivités ne dépassant pas 10 mill. et un point culminant qui ne s'élève qu'à la cote 559 (2), et la région qu'il traverse ne comporte pas les risques climatiques dont nous parlions pour le Frasnè-Vallorbe. C'était là sans doute une bonne route vers le Simplon et en tous cas la plus sûre et la plus régulière ; quoique plus longue de 23 kil. que la voie actuelle de Pontarlier et de 40 kil. que le Frasnè-Vallorbe, elle était probablement plus courte en kilomètres virtuels, c'est-à-dire en durée et par conséquent plus propice aux services rapides internationaux (3).

L'INTÉRÊT SPÉCIAL DE GENÈVE.

On comprend dès lors que le canton de Genève se soit mis en campagne pour un tracé qui transformait pour ainsi dire sa position géographique au centre de l'Europe. Faire admettre le caractère de voie d'accès au Simplon pour la directe Paris-Genève à laquelle seule jusqu'ici Genève paraissait avoir intérêt, c'était plus que doubler les chances de sa réalisation. Le projet de la Faucille la rapprochait ainsi de 3 heures de la capitale française et la mettait en même temps sur la plus grande des futures voies internationales, le Paris-Milan.

Malheureusement, des obstacles de plus en plus nombreux allaient faire évanouir ce rêve. D'une part, nous l'avons vu, le Conseil Fédéral n'avait admis jusqu'ici que le Frasnè-Vallorbe sur le terrain des négociations ; le projet lui-même, d'autre part, faisait prévoir de telles difficultés d'exécution qu'on sembla un instant l'abandonner.

(1) Le raccourci de Paris sur Genève est de 20 % en distance réelle (488 contre 605) et de 33 % en distance virtuelle (527 contre 788) avec une durée de parcours de 3 heures de moins (chiffres de la Compagnie P.-L.-M.). Pour le trafic des marchandises l'économie sur Paris-Genève est de 51 kil. seulement, la route tarifée pour les marchandises étant celle de Nantua qui compte 539 kil. seulement.

(2) Les cotes maxima des différents passages existants ou projetés sont bien supérieures : Mont-Cenis, 1.294, Loetschberg, 1.260; Gothard, 1.155; Pontarlier-Valorbe, 1.012; Frasnè-Vallorbe, 894; Simplon, 705. Cette considération du point culminant n'a d'ailleurs qu'une importance relative, car il faut surtout tenir compte des déclivités.

(3) Ce serait différent pour les marchandises, car ce que nous avons dit de Nantua ne peut pas s'appliquer à la route relativement bonne de Pontarlier.

Toutefois le chiffre d'un million annuel a été donné par les partisans de la Faucille comme économie probable des frais d'exploitation de la Faucille sur ceux du Frasnè-Vallorbe.

LES INCONVÉNIENTS DU PROJET.

L'argument principal des adversaires du projet est le coût énorme de la ligne. Cet inconvénient est tellement sérieux qu'il a fait reculer jusqu'ici les plus intrépides, sauf peut-être le comité de Genève. Nous avons en effet à construire 37 kil. de souterrains et parmi eux, se faisant suite, 3 tunnels ayant l'un plus de 6 kil. et les deux autres les longueurs approximatives du Gothard et du Cenis. Percer 37 kil. de tunnel pour une voie d'accès à un tunnel de 19 kil. c'est vraiment là une conception hardie !

Le coût de la ligne serait d'autant plus élevé que bien des accidents sont malheureusement à craindre. Les montagnes du Jura présentent le phénomène du Karst, c'est-à-dire une circulation souterraine des eaux dans un sol calcaire, perméable par fissurations. On peut donc s'attendre de ce côté à des obstacles inconnus jusqu'ici et il n'est pas trop de prévoir 140 millions environ pour l'ensemble de l'entreprise.

Le professeur Fournier, de la Faculté de Besançon, a présenté sur le Lons-le-Saunier-Genève un rapport technique fort complet et tout en jugeant l'entreprise abordable, il n'a pas caché de très grosses difficultés. Sous les vallées de Lamoura et de la Valserine, sur le tracé du grand tunnel, on rencontrera des cassures (failles) susceptibles d'entraîner de très grandes venues d'eau, ainsi qu'au débouché du même tunnel, dans la vallée du Flumen, sous les sources extrêmement importantes du Bief Noir et sous le Flumen lui-même. Mêmes difficultés pour le deuxième tunnel sous la vallée de Ronchaud où le professeur Fournier a pu prévoir, comme maximum, il est vrai, une venue d'eau de 500 litres à la seconde. Enfin, pour le troisième tunnel, le plus court d'ailleurs, nous entrons dans la région du jurassique inférieur, région vaclusienne par excellence où les gouffres, les galeries souterraines, les entonnoirs se donnent rendez-vous.

Rien n'est impossible lorsqu'on a la volonté et les moyens d'arriver au but, aussi les partisans de la Faucille ont-ils courageusement entrepris de faire face au chiffre énorme de dépenses qu'il fallait prévoir. On les accusa, il est vrai, de dissimuler leurs embarras pour que les travaux puissent s'engager coûte que coûte. Leur premier devis était de 100 millions ; celui de la Compagnie P.-L.-M. se trouva être de 140, et l'on rappela que Bismarck pour obtenir un Gothard qui fût une grande voie internationale fit présenter un budget de dépenses qui se trouva de 100 millions inférieur à la note finale, quoique aucun incident n'ait retardé les travaux. On eut dû dépenser le double que le tunnel se fût percé quand même ; on ne s'arrête pas lorsqu'on a commencé ; c'est la règle.

L'ironie s'en mêlant, on compara la Faucille à une entreprise de drainage destinée à retirer toutes les eaux des sources et des ruisseaux de la Valserine et autres, enlevant les forces motrices et la fertilité de

toutes les vallées qu'elle rencontrerait. Le grand tunnel, disait-on, sera une voie navigable.

GENÈVE SOUTIENT SA LIGNE.

Genève dédaignait toutes ces attaques, dont la plupart venaient du canton de Vaud et du Conseil Fédéral, et elle combattait avec d'autant plus de raison en faveur de la Faucille que sa subvention était minime relativement aux résultats qu'elle en espérait. En quoi le Conseil Fédéral avait-il à tenir compte du coût de l'entreprise, disait-elle, puisqu'elle incombait à la France et que la participation que le canton était seul à offrir n'engageait en rien le reste de la Confédération ? Pourquoi cette obstruction des autorités fédérales pour un projet qui améliorerait si complètement ses conditions économiques à elle, Genève, ville helvétique comme les autres ? Si ses représentants au Conseil législatif avaient ratifié la Convention du 14 octobre concernant le Frasnè-Val-lorbe, c'était avec la promesse formelle que tout autre projet plus favorable à ses intérêts propres, recevrait aussi l'appui des Chambres. Il fallait s'exécuter. Son Conseil d'Etat faisait une démarche officielle le 1^{er} février 1906 auprès du Conseil Fédéral et sept jours après le projet de la partie suisse de la Faucille était déposé devant les Chambres.

Le moment était singulièrement bien choisi de la part des députés de Genève. Notre ambassadeur faisait à cette heure même la double démarche que nous signalions plus haut. Il se rencontrait avec eux devant les autorités fédérales, l'ère des concessions devait donc s'ouvrir.

LES CONCESSIONS COMMENCENT DE LA PART DE LA SUISSE : LA FAUCILLE AVEC RETOUR SUR LAUSANNE.

En recevant la délégation de Genève, MM. Forrer et Zemp lui firent entrevoir un terrain d'entente. A travers les réserves anciennes qu'ils renouvelaient par pure forme, une Faucille apparaissait, admise aux négociations sous la double pression de la France et du canton de Genève, mais une Faucille exclusivement suisse avec le retour sur Lausanne, une Faucille-Genève sans raccord avec la rive française du lac Léman, une Faucille qui fasse perdre aux Compagnies françaises 110 kil. de trafic dans la direction de la Suisse romande, sans aucune compensation pour elles, une Faucille augmentant encore via Simplon le tribut payé aux chemins de fer fédéraux.

LA FAUCILLE FRANÇAISE.

C'était quand même une étape et une étape sérieuse. La Faucille semblait admise à la discussion, c'est tout ce qu'espérait Genève en février 1906. C'est à la France de se plaindre si les conditions que l'on

y apporte paraissent contraires à ses intérêts. Or dans notre pays à ce moment même de nouveaux partisans se rallient à l'idée de la Faucille en même temps que diminue le nombre de ses adversaires ; mais à la Faucille exclusivement suisse, nous allons opposer la Faucille exclusivement française, une Faucille évitant le canton de Genève pour aller rejoindre la route d'Annemasse. Le projet va changer d'aspect en entrant en scène. Sa raison d'être n'est plus l'accès au Simplon ; les marchandises vers ce tunnel n'y seraient passées qu'au moment des interruptions, nombreuses il est vrai, de notre route Andelot-Pontarlier-Vallorbe. Le projet de la Faucille a désormais deux rôles distincts qu'il est impossible de dissocier. Qu'il aboutisse ou non au territoire suisse, il rapproche Genève de Paris ; c'était là sa raison d'être première et la cause de l'engouement dont il fut l'objet. Mais son deuxième rôle est plus captivant encore et beaucoup plus sympathique au point de vue français. La Faucille est une voie d'accès aux Alpes franco-italiennes vers lesquelles nous devons toujours porter nos yeux. Quoique dans ce rôle elle ait aussi de puissantes rivales, elle doit rester pour nous, quand notre impartialité la fera juger possible, non plus cette route du Simplon que Genève a si longtemps réussi à mettre en vedette, mais un chemin vers les Alpes françaises, l'un des tronçons possibles de la grande ligne anglo-franco-italienne.

On comprend dès lors les résistances qu'il fallait vaincre du côté des autorités fédérales, et l'on comprend en même temps quelles raisons puissantes avaient agi en sens inverse au commencement de 1906 pour amener le Conseil Fédéral à admettre l'idée seule de la Faucille, même avec les restrictions dont il l'entourait. Mais rompre avec le Gouvernement français c'était l'échec des voies d'accès au Simplon, c'était l'effort d'un pays riche et puissant porté tout entier vers un tracé qui ignorait la Suisse. Il valait mieux faire la part du feu. La Faucille, après tout, sans le raccordement des deux gares de Genève, excluait complètement du trafic vers le Simplon la rive française du lac Léman, et Genève elle-même barrait ainsi la route du Mont-Blanc ; les rails de la Confédération gagnaient en kilomètres dans la direction du Monte-Leone. Avec l'arrière-pensée d'emporter le Frasnè-Vallorbe de haute lutte, on pouvait bien accepter la conception suisse de la Faucille.

Ce qui légitimait cet état d'esprit de la Confédération, c'est que les promoteurs et les soutiens du Lons-le-Saunier-Genève soit dans le canton de Genève, soit même en France, semblèrent admettre comme inévitables les conditions de la Faucille suisse si onéreuses pour les intérêts français. « La question du raccordement des deux gares ne se pose pas, elle ne peut pas se poser », répondait M. Vincent à M. de Morsier à une séance du Grand Conseil de Genève. Le canton n'avait aucun intérêt à ce que les marchandises pénétrant en Haute-Savoie au lieu de remonter sur Lausanne. Soupçonnés par le reste de la Confédération de vouloir quand même donner comme compensation à la France ce

passage du trafic sur la rive française du lac Léman, les Genevois protestaient avec indignation :

« Quant à la crainte de voir Genève effectuer le raccordement entre ses deux gares, écrivait le *Journal de Genève*, une fois la Faucille construite, et concurrencer ainsi sans motif sérieux les lignes de chemins de fer suisses, elle est non seulement sans fondement mais encore particulièrement outrageuse pour le patriotisme des Genevois. Genève n'a donné à personne le droit de douter de son patriotisme et de son attachement à la Suisse, elle a toujours cherché à se défendre des influences étrangères, à se rapprocher de ses Confédérés et à leur prouver par des faits ses sentiments suisses et patriotiques..... Que la ligne entre en Savoie par Genève ou par Vallorbe, le trafic passera toujours par Lausanne. »

LES PARTISANS FRANÇAIS DE LA FAUCILLE SUISSE RECULENT DEVANT L'OPINION.

De pareilles attestations, si défavorables à nos intérêts, et que M. César Duval, à la tribune du Sénat et M. Fernand David, à la Chambre des Députés, ne manquaient pas de signaler et de commenter, étaient bien faites pour éclairer le pays sur les intentions de la Suisse.

La France, elle, ne l'entendait pas ainsi ; dans le courant de 1906 les discussions se précisent et s'enveniment. Un peu imprudemment, sans aucun doute, le directeur du P.-L.-M. avait publiquement déclaré la rive française du lac Léman impropre au trafic international « voyageurs » quoique plus courte de 17 kil. que le passage par Lausanne. Les représentants de la Haute-Savoie s'en émurent avec raison, et avec eux une grande partie de la France (1). Sans le raccordement des deux gares de Genève, pas une tonne de marchandise ne pouvait passer du côté français et nous perdions le trafic sur les 70 kil. de la route de Saint-Gingolph.

Nous aurions donné 120 millions sur les 140 que devait coûter la Faucille, et voyageurs et marchandises remonteraient vers le canton de Vaud, semblant fuir notre territoire ! Comment amener nos Chambres à une pareille capitulation, alors que des sociétés d'études se formaient pour les voies nouvelles à créer à travers les Alpes et que les projets et les statistiques parvenaient aux Pouvoirs Publics montrant la route à suivre avec une évidence incontestable ?

LA FRANCE SE SÉPARE RÉSOLUMENT DE LA SUISSE ET SE RELIE A L'IDÉE D'UNE NOUVELLE TROUÉE ALPESTRE.

La séance du Sénat du 14 janvier 1907 établit sur ce point le sentiment unanime de tous les Français. Le Sénateur Gérard, dans son rapport sur le budget du 29 décembre 1906 (2), avait fait connaître que le 16

(1) Voir Documents I les observations, faites par M. Jacquier, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, à la Commission d'étude des lignes d'accès au Simplon.

(2) Voir Documents II l'extrait du rapport Gérard relatif aux communications franco-italiennes.

du même mois la direction générale des chemins de fer fédéraux venait de rendre publique sa conception du passage par la Faucille et les conditions qu'elle y mettait : transfert au canton de Genève et de là à la Confédération, de la gare française de Genève ; renoncement au raccordement des deux gares, lequel raccordement était indispensable pour que la ligne puisse aboutir en Savoie ; déclaration du P.-L.-M. s'obligeant à acheminer par Lausanne tout le trafic de la Faucille à destination du Simplon, telle était la base du système fédéral ; on y ajoutait la construction du Frasnè-Vallorbe dans les conditions de l'entente de 1902. Et M. Gérard ajoutait : « Il semble inutile désormais de continuer la recherche de toute solution transactionnelle entre les deux pays en vue d'utiliser le Simplon dans un intérêt commun. Nous devons tourner nos regards vers un autre point de notre frontière alpestre et chercher à profiter des avantages de notre situation géographique pour parer à l'insuffisance du Mont-Cenis et améliorer directement le régime de nos relations avec l'Italie ». Le Sénateur Perrier, le 14 janvier 1907, rappela à la Tribune les projets déjà anciens du Mont-Blanc et du Petit-Saint-Bernard et il montra ce qui restait à faire pour rendre au Cenis toute son importance d'autrefois. Tout un programme se révélait devant les Chambres, et un groupe politique de 350 parlementaires allait bientôt le faire sien. Une phase nouvelle s'ouvrait dans la question des voies d'accès au Simplon. Le discours que prononça M. Barthou, ministre des Travaux Publics, à cette séance fut la meilleure réponse aux exigences du Conseil Fédéral ; on comprenait enfin le danger qu'on avait couru au moment des négociations : « Je me félicite sans réserve, dit le ministre, que des décisions définitives n'aient pas été prises, car certains faits nouveaux se sont produits qui auraient pu les rendre infructueuses, dangereuses même. » Ces faits nouveaux, il les énumère : c'est le percement du Loetschberg « avec lequel le Frasnè-Vallorbe va perdre son principal intérêt au point de vue général français » (1) ; c'est « le projet de percement du Mont-Blanc qui se présente au point de vue international dans des conditions qui intéressent au plus haut point le gouvernement » ; c'est le percement projeté du Petit-Saint-Bernard dont les services publics des Ponts et Chaussées poursuivent eux-mêmes les études ; c'est enfin cette question si fondamentale du Cenis que le Gouvernement italien se déclare prêt à examiner. « Il n'y a plus de temps à perdre, dit le ministre, le moment est favorable pour étudier, pour négocier et pour aboutir. »

(1) Voici la phrase entière de M. Barthou d'après l'*Officiel* du 15 janvier 1907 (Documents III à l'appendice). « Or il m'est apparu que le Frasnè-Vallorbe perdait au point de vue général français — je ne dis pas au point de vue de la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée — son principal intérêt par la construction aujourd'hui certaine du Loetschberg. »

LA COMMISSION INTERMINISTÉRIELLE POUR L'ÉTUDE DES PROJETS FRANCO-ITALIENS.

L'opinion française était si indifférente à l'étude des voies d'accès au Simplon que pas une voix ne s'éleva à ce moment-là à la Chambre pour défendre le projet de conférence internationale franco-suisse dont la Presse parlait depuis longtemps. Le ministre, par contre, annonçait la formation d'une Commission interministérielle pour l'examen des rapports de la France et de l'Italie : « Le gouvernement de la République française, dit-il, je tiens à le proclamer très haut, est absolument libre. Il n'a contracté aucun engagement qui gêne sa liberté d'action, il est maître de se placer au seul point de vue de l'intérêt national, et c'est cet intérêt supérieur qui le guidera » (1).

LA SUISSE MODIFIE SON ATTITUDE.

La conception suisse de la Faucille soulevait donc un tollé général. On juge de l'effet produit chez nos voisins du Jura par les débats du Parlement français. Une étape nouvelle dans la voie de la conciliation allait bientôt y correspondre. Pour la Confédération, la voie de Saint-Gingolph est un pis aller, certes, mais cela vaut mieux que le Mont-Cenis. Le Valais du moins en profitera. Et qu'advierait-il si la France usait de représailles ? Lorsque le P.-L.-M. déclarait qu'il n'y avait aucun moyen de triompher de la résistance des Suisses, oubliait-il la part de trafic que le Simplon et même le Gothard doivent à la France ?

On parla peu à peu du raccordement des deux gares. La voie de Saint-Gingolph s'améliora soudain dans l'esprit des négociateurs ; on l'admit par degrés successifs à une part de plus en plus grande du trafic qu'on lui refusait naguère jusqu'à ce que triomphe enfin le principe du partage entre les deux rives du lac Léman. La Suisse cédera sur tous les points et sacrifiera même le puissant canton de Vaud, mais qu'on ne parle plus des communications directes de la France et de l'Italie, du Mont-Cenis, du Petit-Saint-Bernard ou du Mont-Blanc ; on ne doit pas se passer d'elle !

Et nous arrivons ainsi au programme de la Conférence internationale du 16 mars 1908.

Ce programme était défini par une note officieuse :

I. — Les deux gouvernements admettent en principe que la solution complète qui est de nature à donner satisfaction aux intérêts des deux pays, doit être cherchée dans la construction de la ligne de Frasne à Vallorbe par le Mont-d'Or et de Lons-le-Saunier à Genève par la Faucille, sans que l'admission de ce principe implique l'exécution simultanée de ces deux lignes.

II. — En vue de la réalisation de ces projets, ils posent comme bases d'une entente les conditions suivantes :

a) Rachat par la Suisse ou par le canton de Genève de la gare de Cornavin et du tronçon de la Plaine à Genève, étant entendu que l'exploitation de ce tronçon continuera à se faire par la Compagnie P.-L.-M. sous des conditions à déterminer.

(1) Documents III.

b) Engagement à prendre par la Suisse de construire, sur la base d'un plan technique et financier à arrêter avec le Gouvernement de Genève, le raccordement de la gare de Cornavin à celle des Eaux-Vives dans la direction d'Annemasse et de la Savoie, et d'en commencer les travaux à une époque déterminée.

L'exécution de cet engagement ne s'imposera toutefois à la Suisse qu'autant que la réalisation du projet de la Faucille sera assurée.

En aucun cas, le gouvernement fédéral ne sera tenu de participer aux frais de construction de cette dernière ligne, mais, par contre, il ne fera pas obstacle à ce que le gouvernement de Genève y contribue financièrement.

De son côté, l'Etat français n'aura pas à prendre une part quelconque aux frais de construction du raccordement dont il s'agit, ni de la section de la ligne de Lons-le-Saunier à Genève située sur le territoire de Genève.

c) Entente à intervenir entre les deux gouvernements sur le partage du trafic sur les rails français à destination du Simplon, entre la rive droite et la rive gauche du Léman.

Cette entente devra prévoir en outre, dans l'intérêt des voyageurs et des marchandises, de ou pour la France, transitant à travers le canton de Genève, l'exonération des formalités douanières, dans la même mesure que cette exonération est appliquée aux voyageurs et aux marchandises en transit à travers les cantons de Bâle et de Schaffouse, sur la ligne de Carlsruhe à Constance.

d) Etude des rectifications à exécuter sur le territoire suisse comme conséquence de la construction du Frasnè-Vallorbe par le gouvernement français. »

LA FRANCE N'EST PAS SATISFAITE.

L'opinion accueillit froidement ce protocole. Les Suisses avaient trop tardé dans leurs concessions et le Simplon était passé, peu à peu, au second plan des préoccupations françaises. Le partage du trafic entre les deux rives du lac Léman c'est, pour la France, ne l'oublions pas, une somme de 20 millions à ajouter au devis de la Faucille. Cette adaptation de la voie défectueuse de Saint-Gingolph apparaît maintenant bien coûteuse pour le but à atteindre. Le raccourci sur Genève fera perdre aux Compagnies françaises les recettes de plus de 100 kilomètres. L'augmentation de trafic vers Milan viendra-t-elle les compenser, via Simplon ? C'est peu probable, la Faucille, voie d'accès au Simplon, allongeant la route actuelle en kilomètres réels.

LA FAUCILLE EXCLUSIVEMENT FRANÇAISE PARAÎT LA SEULE COMPATIBLE AVEC LE SYSTÈME DES RELATIONS DIRECTES FRANCO-ITALIENNES.

Et dans ce cas, une seule Faucille paraît admissible, pour l'avenir de notre transit international et de nature à entrer en concurrence avec la solution éminemment française du Saint-Amour-Valleiry, c'est une Faucille contournant Genève, à laquelle un raccord suisse la réunirait, et venant s'unir en Haute-Savoie à la ligne d'Annemasse. Cette Faucille-là, nous pouvons l'admettre, car elle a un triple objectif qui la légitime.

SON TRIPLE ROLE.

Son rôle primordial, qu'elle conserve, c'est d'aboutir aux faubourgs de Genève. Genève a 150.000 habitants, dont près d'un tiers de Français.

Elle est à la France ce que Bâle est à l'Allemagne, le centre de notre influence en Suisse, une excellente porte pour notre commerce, un débouché indispensable pour nos départements qui l'entourent et en particulier pour son territoire rural, tout entier situé en France. Genève est une agglomération puissante et pleine de vie qu'il n'est pas inutile d'unir à la France par un lien de plus au moment où la navigation allemande développe ses plans de pénétration et nous menace d'un canal du lac de Genève au Rhin. Le Frasne-Vallorbe est la voie de Lausanne, la Faucille est la voie de Genève et déjà sous ce rapport le premier rôle de la Faucille française est sympathique aux intérêts de notre pays.

Un deuxième objectif, nous l'avons vu, c'est le Simplon, car il n'est pas inutile, quelles que soient les routes nouvelles que nous puissions faire à travers les Alpes, de nous trouver reliés au Simplon dans des conditions normales.

Mais son troisième objectif et le plus important de tous, nous ne cesserons de le répéter, c'est l'accès aux Alpes françaises, comme le projet du Saint-Amour-Valleiry, dont nous parlerons bientôt. C'est l'avenir même de la Faucille, d'une Faucille frôlant Genève sans toucher la Suisse.

LES NOUVELLES INTENTIONS DU GOUVERNEMENT FRANÇAIS.

A mesure que le Conseil Fédéral et la Direction des Chemins de fer cédaient peu à peu aux résistances françaises, la question s'était élargie. La France sentait enfin qu'il suffisait d'un effort digne d'elle et de l'Italie pour trancher en une fois la question du trafic anglo-franco-italien. Elle se rendit donc à la Conférence, mais avec l'idée d'y triompher. Quelques jours avant, le 14 février 1908 (1), M. Barthou avait fait au point de vue français les déclarations les plus énergiques : « Dans la situation où nous sommes, disait-il à la Tribune, avec tous les projets accomplis ou annoncés concernant les voies ferrées et les canaux en Italie, en Allemagne et en Suisse, si le Gouvernement français ne s'en préoccupait pas, s'il ne recherchait pas en même temps ce qui doit être exécuté dans notre pays, il n'aurait pas conscience de son devoir et je n'hésite pas à dire qu'il le trahirait. » Il ajoutait ensuite cette parole énigmatique : « Peut-on assurer que nous ne causons pas avec Rome comme nous le ferons avec la Suisse. »

Le résultat des négociations était dès lors à prévoir ; huit jours après son ouverture, cette Conférence était dissoute.

LA CONFÉRENCE DU 16 MARS 1908.

Quel était donc ce succès que nos délégués à Berne devaient rem-

(1) Documents V.

porter en mars 1908 ? Quel surcroît de concessions notre Gouvernement demanda-t-il à la Suisse pour nous avoir fait attendre trop longtemps celles que l'on accordait enfin ?

Jetons un coup d'œil en arrière et admirons les diverses phases de cette retraite de la Suisse, retraite fort savante peut-être, mais que nos voisins du Jura opèrent à chaque étape avec un retard fatal ! Ils ont espéré d'abord que le Frasnè-Vallorbe leur sera demandé comme une faveur, et peu après ils doivent nous l'offrir, implorer notre signature. Ils semblent un moment l'obtenir par surprise et dans l'erreur de ce triomphe, ils dévient à la France et le droit de perfectionner cette voie médiocre, et le droit d'étudier les autres : deuxième échec, la question prendra toute son ampleur. Ils espèrent du moins la Faucille suisse, par la rive suisse du lac Léman, et ils échouent une troisième fois, obligés d'admettre le partage du trafic entre les deux rives.

S'ils ont fait les concessions de la dernière heure, s'ils ont offert à la Conférence de Berne du 16 mars 1908 ce qu'ils refusaient treize mois avant, c'est qu'il importait surtout que le système du Simplon triomphât en définitive, quelques sacrifices qu'ils dussent faire.

Quel succès pour eux si le tunnel du Monte-Leone devenait officiellement la grande route anglo-franco-italienne ! Et combien ce succès serait augmenté si la France abandonnait, sans arrière-pensée, tous les autres projets de trouée alpestre pour faire de cette voie l'axe de tout son trafic vers l'Italie du Nord.

Que lui faut-il pour cela ? pensaient les Suisses. La route de Saint-Gingolph ? le partage du trafic entre les deux rives ? Une augmentation de la part des bénéfices du Simplon que le P.-L.-M. reçoit par des conventions secrètes ?

LE LOETSCHBERG.

La France voulait plus encore. Treize mois de réflexion l'ont portée plus loin. Elle avançait, pendant que reculait sa voisine, et chaque fois elle est plus exigeante, comprenant mieux son droit et ses intérêts. Ce Simplon qu'on lui opposait naguère, on lui demande de le faire vivre. Mais le Loetschberg est né, et l'épargne française engagée dans l'affaire a besoin d'une garantie: que l'accès du tunnel des Alpes bernoises soit facilité par des raccourcis nouveaux: que le Gothard n'engage point contre la voie nouvelle une lutte sans merci qui l'épuiserait ; qu'un partage de recettes soit organisé, rendant inutile la concurrence, que la Suisse n'accule pas au rachat une entreprise où se sont vidés nos bas de laine ! Tels étaient les nouveaux désirs de la France à la Conférence de 1908, et tels ils subsistent aujourd'hui dans les sphères officielles.

Le Loetschberg constitue pour le canton de Berne et pour la Compagnie de l'Est une voie d'accès au Simplon sur laquelle on ne comptait guère. Mais ce Loetschberg lui-même a des voies d'accès, et ces

voies vont jouer un rôle. Pour arriver à Berne, en venant de France ou de Bâle, il n'y a pas de chemin direct. Le trafic actuel de Belfort et de Bâle à Berne se fait par Moutiers, Sanceboz et Bienne. La voie remonte la Birse, s'élève de 250 mètres jusqu'à Pierre-Pertuis et traverse la crête sous un court tunnel pour descendre ensuite la Suze avec ses contours. Si de Moutiers la voie partait sur Granges et de là sur Dotzigen ou Büren le profil serait bien meilleur et le trajet beaucoup plus court. C'est 22 kil. que l'on gagnerait et avec des rampes inférieures à 15 0/00. On vient de finir le Moutiers-Soleure à travers le Weissenstein, mais le raccourci sur Berne est insuffisant encore. Le Moutiers-Soleure mène au Lötschberg, mais par une voie qui irait sur Thun, en laissant Berne à sa droite. C'est un projet de 1909, un rival du Moutiers-Dotzigen.

LA COMPAGNIE DE L'EST ET LA PORTE DE DELLE.

La Compagnie de l'Est avait compris bien vite le parti qu'on pouvait tirer du Moutiers-Dotzigen, qui la rapproche du Lötschberg et par suite de Milan. C'est le Gothard mis en échec pour les marchandises venant de Delle ; elle peut exiger un partage en règle ou organiser la concurrence. A la part minime des recettes du Gothard qu'on lui attribue déjà par des conventions secrètes, elle ajoutera de nombreux quantités. Mais il faut que le Lötschberg puisse vivre et que les chemins de fer fédéraux ne lui barrent point la route ! La Confédération pourra en définitive, y trouver son compte ; ce surcroît de trafic qui viendra de France n'allait-il pas traverser la Suisse sur toute sa longueur ?

Cette espérance ne put décider nos voisins du Jura à accepter nos demandes si légitimes. Il leur sembla étonnant, quand s'ouvrit la Conférence, que la France boudât à la Faucille pour le Granges-Dotzigen, comme elle avait boudé naguère le Frasne-Vallorbe pour la Faucille. Construire en territoire suisse, et avec des garanties particulières, une voie qui mène au Lötschberg, étranger encore au système fédéral, c'était trop demander à notre voisine ! C'est un vrai Frasne-Vallorbe qu'on exigeait d'elle, mais sur son territoire même, et dès lors le système lui semble exécrable. Cette perte en kilomètres sur les rails fédéraux, ce raccourci vers une voie autonome, ce préjudice causé aux passages déjà tracés, c'est la voie du Mont-d'Or transportée entre Berne et Bâle ! Ce rôle retourné ne convient pas à la Suisse.

FRASNE-VALLORBE ET MOUTIERS-DOTZIGEN.

Et pourtant, combien il était plus facile à la Suisse d'accepter le Moutiers-Dotzigen qu'à la France d'accepter le Frasne-Vallorbe ! Tout le trafic du Lötschberg n'irait-il pas au Simplon alors que celui du Mont-d'Or nous échappait à Vallorbe ? L'intérêt des Alpes bernoises n'est-il pas après tout un intérêt suisse, alors qu'au delà de Lausanne nous devons renoncer à tout intérêt français en dehors d'un partage



secret de recettes entre Compagnies ? La Confédération enfin peut-elle ignorer la France pour son Simplon et repousser nos demandes, comme nous pouvons l'ignorer pour la trouée du Mont-Blanc ?

LA CONFÉRENCE DE 1909 SE ROUVRE DANS DES CONDITIONS IDENTIQUES.

Les événements se sont chargés de répondre ; la Confédération, en faisant dissoudre (1) la Conférence de mars 1908, a perdu un an pour la politique du Simplon, un an dont la question des voies directes franco-italiennes a profité largement. Le différend avec la Suisse ne s'est pas aplani, bien au contraire. La question du Lötschberg reste entière, empirée par les catastrophes successives et les difficultés de tous genres que rencontre l'entreprise. De nouveaux capitaux sont indispensables et la Suisse n'en a offert qu'une part dérisoire. C'est seulement en demandant des garanties nouvelles que la France pourra éviter le rachat à vil prix auquel furent acculés nos compatriotes en 1874 pour leur entreprise du Valais. Quarante millions de travaux furent laissés alors pour 200.000 francs ! Ces raccourcis à tracer vers Berne pour permettre au Lötschberg de vivre, ce partage avec le Gothard, et surtout cette subvention nouvelle à demander à la Suisse en faveur du tunnel des Alpes bernoises, il appartient à nos diplomates de les obtenir à la Conférence de Berne, pour terminer la question des voies d'accès au Simplon, mais ce doit être sans engager nos finances, car le principal effort la France doit le faire ailleurs.

LE RACHAT DU GOTHARD.

Les conditions du rachat du Gothard, débattues actuellement entre l'Allemagne, l'Italie et la Suisse, nous montrent bien le peu d'espoir qui nous reste de faire traverser notre territoire par une grande route franco-italienne, si nous comptons sur les passages suisses. L'Allemagne, en effet, en obtenant l'abaissement des tarifs de montagne, qui diminuaient pour le commerce les avantages du Gothard, et en faisant imaginer en sa faveur par la Suisse cette conception nouvelle du « tunnel le plus favorisé », a enlevé du même coup à tout le système du Simplon ses meilleurs moyens de lutte.

(1) Treize résolutions furent adoptées par la Conférence. Étaient réservés : le Val-orbe-Bussigny, le Moutiers-Dotzigen, l'exploitation Cornavin-Annemasse, les tarifs Cornavin-Annemasse, le partage du trafic de la Faucille entre les deux rives du Lac Léman. Étaient réglés par contre : l'admission en principe du Frasne-Vallorbe et de la Faucille comme solution complète des voies d'accès au Simplon, la circulation des voitures internationales, la part de trafic revenant à la voie de Saint-Gingolph (la ligne de la rive française du Lac Léman recevra la part du trafic « marchandises » franco-italien pour laquelle elle offre la voie la plus courte), le doublement du tronçon suisse de Saint-Maurice à la frontière, si la France double le tronçon de Saint-Gingolph, les conditions du rachat de la gare de Cornavin et du tronçon de Genève à la Plaine, le raccordement des deux gares, la contribution financière de Genève, la neutralité douanière à travers le canton.

LE SIMPLON PASSE AU SECOND PLAN.

De quelque côté qu'elle l'envisage, le Simplon a cessé d'être pour la France un objectif d'intérêt général. Le Frasnè-Vallorbe, comme M. Barthou l'a déclaré à la tribune du Sénat, a perdu son principal intérêt avec le percement du Lötschberg et ne se trouve jouer un véritable rôle que dans la concurrence future, vers le Simplon, de nos deux Compagnies de l'Est et du P.-L.-M.

En distance réelle, et à fortiori en distance virtuelle, le Frasnè-Vallorbe est battu amplement, comme nous le verrons, par la route de Paris à Milan qui passerait sous le massif du Mont-Blanc et qui permettrait à la France et à l'Italie d'éviter plus de 200 kil. du transit sur le territoire suisse. Aucune ligne n'est aussi imparfaite que celle du Mont-d'Or comme pentes, comme courbes et comme conditions climatiques. Elle n'a que l'avantage du moindre coût, mais l'économie réalisée aujourd'hui, en adoptant cette solution qui satisferait si pleinement le canton de Vaud, se traduirait demain par une perte annuelle de plusieurs dizaines de millions en détournant la France de chercher à travers ses Alpes mêmes une revanche heureuse des tunnels du Simplon et du Saint-Gothard, en donnant aux chemins de fer fédéraux une arme nouvelle contre notre politique franco-italienne, et en rendant assurément beaucoup plus aléatoire le succès des deux sœurs latines dans la lutte qu'elles entreprennent aujourd'hui pour l'amélioration de leurs communications directes.

LE LÖTSCHBERG ET TOUS SES DANGERS.

Les mêmes réflexions se présentent à l'esprit pour l'œuvre grandiose que l'argent français a permis d'entreprendre à travers les Alpes bernoises. Ce que M. Barthou disait naguère de la Compagnie P.-L.-M. à propos du Frasnè-Vallorbe, nous pouvons le répéter mot pour mot à propos du Lötschberg pour la Compagnie de l'Est. Ce n'est pas la France, mais bien la Compagnie de l'Est et ses actionnaires qui avaient un intérêt réel au tunnel des Alpes bernoises. Faire transporter de Calais à Ostende la part du commerce franco-italien qui transitait en France, et sacrifier la route de Paris pour drainer un trafic légèrement supérieur d'Ecouvieux à Delle, sur trois départements français, c'était bien hasardeux comme politique ! Pour dérober au Gothard une faible part du trafic qui lui vient par Namur, Luxembourg et Bâle, on enlevait à notre voie du Cenis tout espoir de pouvoir lutter contre le Simplon et on réduisait des deux tiers ou des trois quarts le nombre des kilomètres sur rails français parcourus par la grande ligne internationale !

Et pourtant nos capitaux affluèrent quand on parla de joindre Berne à la vallée du Rhône par le tunnel du Lötschberg. De là ce dilemme qui embarrasse tant nos délégués à la Conférence : ou porter un coup sensible à l'Épargne française en n'exigeant pas de la Suisse

les garanties indispensables pour le succès de l'entreprise des Alpes bernoises, ou donner, par ces garanties mêmes, le caractère de grande voie internationale anglo-franco-italienne à une route parallèle à la frontière et qui écorne à peine le territoire français, au détriment des voies qui passent par Paris, et notamment au détriment de la route du Cenis et du futur tunnel du Mont-Blanc.

Si nous ajoutons à cela la crainte bien légitime de la part de nos ministres de devenir des complices involontaires dans une affaire financière que l'égoïsme de la Suisse a rendue très critique (la Suisse laissant presque toutes les charges aux souscriptions privées, ce qui est un fait sans précédent dans l'histoire des grands tunnels alpins), nous comprendrons mieux pourquoi la Conférence que l'on parle aujourd'hui de réunir vient de subir, depuis le mois de mars, quatre renvois successifs que les dissensions intestines de l'administration suisse ne suffisent pas à expliquer.

LA CONFÉRENCE DE ROME.

L'ouverture des négociations entre la France et l'Italie a d'ailleurs introduit dans la question un élément nouveau d'une telle importance que le résultat de la Conférence de Berne, quel qu'il soit, sera soumis au résultat de la Conférence de Rome. Nos ministres le savent et l'annonce officielle des négociations franco-italiennes, si peu de jours avant la reprise des pourparlers avec la Suisse, est une preuve que la question des communications par voies ferrées entre les deux sœurs latines est restée entière, et que l'axe fondamental de leurs relations ne sera plus sur le territoire suisse.

Quel sacrifice plus légitime pour nos finances que celui qui nous ouvrira l'Italie du Nord par un Cenis corrigé, par un tunnel sous le Mont-Blanc ou le Petit Saint-Bernard par une voie Briançon-Oulx d'intérêt local ? Quelle source de richesse pour notre pays, pour l'exploitation de notre sol, pour l'accroissement de notre commerce d'exportation et d'importation, pour le développement de nos admirables centres de tourisme, en dehors même des mille avantages qu'entraîne le passage des voyageurs et des marchandises, si nous créons ainsi de toutes pièces, sur notre propre territoire, un chemin plus commode, plus régulier, plus court en durée et en kilomètres que le chemin du Simplon, via Turin, via Milan et via Plaisance ! Nos voisins du Jura nous ont donné l'exemple. En trois étapes successives, ils unissent Bâle au bassin du Pô : du Rhône à Milan par le Simplon, de Berne au Simplon par le Loetschberg, de Bâle à Berne par la ligne du Weissenstein, quels pas de géant pour le vaillant peuple suisse ! Et encore ne s'arrêtera-t-il pas en si bon chemin. Entre le Saint-Gothard et la voie du Brenner un dernier obstacle semble s'opposer à cette expansion des réseaux de la Confédération, mais quelques années encore et le Splügen sera peut-être percé.

Le Splügen d'un côté, le Mont-Blanc de l'autre, voilà pour l'Italie, et en même temps pour l'Europe, une alternative capitale. Le ruban de fer ira-t-il de Coire à Chiavana ou à Biasca avant d'aller d'Aoste à Chamonix ? C'est une très grave question économique qui se pose et il appartient à nos Parlementaires de la résoudre en faveur de la France.

J. BERGE.

SAINT-AMOUR-BELLEGARDE ou SAINT-AMOUR-VALLEIRY

Voie d'accès au Simplon et aux Alpes Franco-Italiennes

NOTE PRÉLIMINAIRE ⁽¹⁾

LE SAINT-AMOUR-BELLEGARDE COMME VOIE D'ACCÈS AU SIMPLON.

Alors qu'aucune voix n'avait soutenu la Faucille (2), à la Conférence extra-parlementaire de 1901, le Saint-Amour-Bellegarde avait obtenu 9 voix favorables contre 4 défavorables. Comme voie d'accès au Simplon, la voie de Saint-Amour se prolongeait par une voie française, cette route de Saint-Gingolph qu'on refusait naguère à la Faucille. Mais il fallait rectifier cette route, peu propre au trafic international et malgré la dépense considérable qui devait en résulter la rectification était admise en principe par la Commission, par 11 voix contre une seule (séance du 10 décembre 1901). Il y avait bien la route de Lausanne, par Gex et Noyon, comme suite à celle de Saint-Amour, mais au lieu que par cette ligne la distance entre Bellegarde et Saint-Maurice était de 145 kilomètres dont 18 seulement en France, la ligne de Saint-Gingolph n'en comptait que 122, dont 95 sur nos rails. Il n'y avait pas d'hésitation possible.

LE TRACÉ DE LA LIGNE.

D'après les travaux de la Commission la voie de Saint-Amour et de Saint-Gingolph gagnait sur le Gothard en distance virtuelle plus de 300 kil. entre Paris et Milan. Le projet présenté par la Compagnie P.-L.-M. passait à Coligny, Montfleur et Thouaret, rejoignait à La Cluse la ligne de Nantua, dont il restait séparé et arrivait à Châtillon-de-Michaille. Deux plans distincts s'offraient alors, atteindre Bellegarde par un grand lacet, ou aller rejoindre Valleiry, le chemin d'Annemasse et Saint-Gingolph.

Le point culminant, dans le souterrain de Sylans n'atteindrait pas 550 mètres. Les déclivités maximum sont de 10 0/00, les rayons minimum de 500 mètres. Le projet comporte 4 viaducs dont un de 100 mètres sur l'Ain et 3 tunnels de 2.300, 3.900 et 4.945 mètres. Pour aller sur Valleiry il faudrait un tunnel non plus sous le Credo mais sous le mont Vuache, et 2 viaducs sur la Valserine et sur le Rhône.

(1) Il en sera parlé plus longuement dans le troisième fascicule, dans la question des voies d'accès au Mont-Blanc.

(2) Les trois membres de la Commission favorables à la Faucille avaient démissionné.

La première ligne prévue, de Saint-Amour à Bellegarde, devait coûter 62 millions (1). Mais il fallut augmenter le devis. Le tunnel du Credo, malgré des rectifications nombreuses offrait peu de sécurité pour le grand trafic ; il fallait en prévoir un autre, ce qui fit 8 millions de plus. La route de Valleiry comportait en outre 2 autres ponts. En ajoutant à tout cela les dépenses indispensables à faire à la route de Saint-Gingolph pour réduire les pentes de 18 à 12 0/00, supprimer les courbes de moins de 500 mètres de rayon et doubler la voie, on arriva à un total approximatif de 90 millions pour toute la ligne ou 100 millions en passant par Valleiry, soit 80 ou 70 millions de moins que la solution complète de la Faucille.

Si la voie de Saint-Amour a eu des défenseurs modestes, et n'a pas profité comme les autres de cet appui matériel et moral que Lausanne et Genève ont donné au Frasnè-Vallorbe et à la Faucille, elle n'en était pas moins, aux yeux de la Commission de 1901, la solution la plus française des voies d'accès au Simplon, une solution peu coûteuse et susceptible au besoin par son profil facile et les frais minimum d'exploitation qu'on pouvait prévoir, d'une de ces réductions artificielles en kilomètres dont les Compagnies usent si souvent.

LE SAINT-AMOUR-VALLEIRY VOIE D'ACCÈS AUX ALPES FRANÇAISES.

Que dirons-nous alors, aujourd'hui que le Simplon passe au second plan, quand nous voyons la voie de Saint-Amour satisfaire le plus complètement aux espérances nouvelles conçues de chaque côté des Alpes franco-italiennes, et répondre amplement à toutes les nécessités des futurs passages !

Comme voie d'accès au Mont-Blanc, le Saint-Amour-Valleiry peut lutter en distance kilométrique avec la Faucille, ou du moins avec la Faucille évitant Genève. Nous les comparerons plus loin. Il est, d'autre part, le complément indispensable du Petit-Saint-Bernard. Quant aux partisans du Cenis, ils considèrent avec raison d'une part que le Saint-Amour-Valleiry pourrait être l'amorce d'une grande ligne qui viendrait au Fréjus par Annecy et Albertville, et d'autre part que la voie de Modane passant à Saint-Amour même, tout ce qu'on fera dans l'avenir pour arriver plus vite à Saint-Amour lui profitera, et en particulier le Châlon-Laroche. Si nous voulions en effet, ajouter à la dépense du Saint-Amour-Valleiry une partie des millions qui constituent la différence entre son coût et celui de la Faucille, cela permettrait de faire, comme nous le verrons, entre Laroche et Châlon ou entre Nuits-sous-Ravières et Chagny une excellente voie ferrée qui raccourcirait de 30 kilom. la distance de Paris à Saint-Amour (2). On conçoit, dès lors, son

(1) La rectification de la ligne actuelle de Bourg à Bellegarde étudiée par la Cie P.-L.-M. aurait coûté à elle seule 60 millions ; il n'y avait donc pas à l'examiner davantage puisqu'elle serait plus longue de 23 kilomètres que le tracé Saint-Amour-Bellegarde pour une économie de deux millions à peine.

(2) Ce gain de 30 kilomètres profiterait non seulement au Cenis mais encore à Lyon et à Marseille, ce qui donne une importance capitale au raccourci en question.

importance dans la question des voies d'accès aux Alpes françaises. Par rapport au Frasnè-Vallorbe, le Saint-Amour-Valleiry a la grande supériorité d'aller à la fois au Simplon, au Cenis, au Mont-Blanc et au Petit-Saint-Bernard, alors que la voie de Lausanne ne conduit qu'au Monte-Leone. S'il est plus long vers le Simplon en distance réelle, dans l'état actuel des rapports de Paris et de Saint-Amour, il peut gagner en distance virtuelle, grâce à son profil impeccable et ses conditions climatériques parfaites, de quoi fournir un parcours moins long en durée et susceptible d'une application de tarifs réduits.

Comparé à la Faucille, le Saint-Amour-Valleiry fait, comme elle, profiter Genève d'un raccourci énorme sur Paris. Analogue comme tracé final au projet de la Faucille exclusivement française, il passerait aux abords de Genève, mais sans entrer dans le canton.

Une gare internationale à Saint-Julien ou à Annemasse, en territoire français, permettra d'éviter à tout jamais la question si irritante de cet emprunt du territoire suisse, dont le règlement à obtenir ajournerait indéfiniment toute solution.

Nous verrons aussi combien le Saint-Amour-Valleiry présente un intérêt réel pour la défense nationale, alors que toute voie empruntant le territoire suisse nous serait nuisible (1).

Paris, le 21 mai 1909.

J. B.

(1) D'autres projets ont été mis en avant et parmi eux une voie d'accès au Frasnè-Vallorbe, une voie menant de Calais au Simplon par Hirson-Gray-Labarre et Arc-Senans. La Chambre de commerce de Gray a su le rendre un instant populaire, avant l'entreprise du Loetschberg, et la Commission extra-parlementaire de 1901 l'a approuvé à l'unanimité dans ses conclusions définitives. Ce tracé n'implique comme ligne nouvelle qu'un petit tronçon de 16 kil., de Labarre à Arc-Senans. Il faudrait en outre doubler la voie sur 84 kil., de Chalindrey à Labarre. Les promoteurs de ce tracé l'ont présenté pendant longtemps comme la condition *sine qua non* de la supériorité du Simplon sur le Gothard pour le trafic de la Belgique et de l'Angleterre qui passe au Nord-Est de la France.

A Chalindrey passent en effet direction Bâle, les express et les rapides de Paris-Troyes et de Calais-Laon. Il s'agit d'arrêter à Chalindrey tout ce qui partait vers Bâle direction Gothard. Le percement du Loetschberg en avantageant notre Cie de l'Est, c'est-à-dire la route de Delle a diminué l'importance du raccord Labarre Arc-Senans, mais il conserve un certain intérêt dans l'économie du Frasnè-Vallorbe car la station qui suit Arc-Senans est Mouchard, et le Mouchard-Bussigny, ne l'oublions pas, est la solution complète du Frasnè-Vallorbe. Le raccord avec les voies navigables se ferait à la gare d'eau de Gray, non loin de l'embouchure du nouveau canal de la Marne à la Seine.



115711

Société Générale d'Impression, 21, rue Ganneron, Paris.
